

Научная статья

УДК 330.8

EDN BMPBCX

DOI 10.17150/2411-6262.2023.14(4).1521-1531



М.С. Черепанова

*Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация,**cheremaha@yandex.ru*

РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ СТРАТЕГИИ ФОРМИРОВАНИЯ ПРОМЫШЛЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ИРКУТСКА-II В ГОДЫ ВОВ

АННОТАЦИЯ. В годы великой отечественной войны советская промышленность переживала невиданную в мировой истории эвакуацию производства с западных районов страны в глубокий тыл — в Сибирь. В статье рассмотрена хронология событий военного времени 1941–1945 гг.. Автором использованы рассекреченные материалы архивных документов, но преимущественно — произведение С.Н. Аксёнова «Иркутский авиационный завод. История становления 1932–1956». Объектом исследования является промышленная инфраструктура Иркутска-II или «поселка авиастроителей», ставшего в годы второй мировой войны индустриальным эпицентром области. Явления, рассмотренные в исследовании, отражают не только региональную специфику, но и тенденции всей страны, поэтому в статье приведены некоторые экономические показатели советской авиастроительной отрасли в целом. На базе исследования автором сделан вывод о том, что в период 41–45 гг., авиастроительная промышленность возможно являлась инфраструктурно-образующей отраслью Иркутской области.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. Авиастроительная отрасль, промышленная инфраструктура, авиационный завод, Иркутский авиационный завод, ИАЗ.

ИНФОРМАЦИЯ О СТАТЬЕ. Дата поступления 30 мая 2023 г.; дата принятия к печати 07 декабря 2023 г.; дата онлайн-размещения 29 декабря 2023 г.

Original article

M.S. Cherepanova

Baikal State University, Irkutsk, Russian Federation, cheremaha@yandex.ru

THE STUDY OF THE INDUSTRIAL INFRASTRUCTURE OF IRKUTSK-II DURING WORLD WAR II

ABSTRACT. During the years of the Great Patriotic War, Soviet industry was evacuated from the western regions of the country to the deep east - to Siberia, unprecedented in world history. The article deals with the chronology of wartime events in 1941–1945. The author used declassified materials from archival documents, but mainly the works of S.N. Aksenov «Irkutsk Aviation Plant. History of Education 1932–1956». The object of the study was the industrial infrastructure of Irkutsk-II (village of aircraft builders), which became the industrial epicenter of the region during the Second World War. The phenomena considered in the study reflect not only regional specifics, but also all-Russian trends. Therefore, some economic indicators of the aircraft industry of that time are given, despite the confidential nature of the industry. On the basis of the study, the author concluded that during the period of 1941–1945, the aircraft industry was the infrastructure-forming industry of the Irkutsk region.

KEYWORDS. Aircraft building, industrial infrastructure, aircraft plant, Irkutsk Aviation Plant, IAP.

ARTICLE INFO. Received May 30, 2023; accepted December 07, 2023; available online December 29, 2023.

© Черепанова М.С., 2023

Произведение Аксенова С.Н. про Иркутский авиационный завод включает два тома хроникально-документальной истории: первый том — об истории становления завода с 1932 г. по 1956 г., второй том — страницы истории 1957–2012 гг. Сам автор Станислав Николаевич Аксенов — ветеран Иркутского авиационного завода, проработавший на предприятии более 50 лет. Двухтомнику Аксенова предшествовала его хроникально-документальная книга «Этапы становления и развития технического контроля», вышедшая к 70-летию завода. Первый том произведения написан на 737 страницах, содержание включает вступление и 19 глав, использованная литература включает всего 9 источников и материалы из архивов и музея завода.

Ценным на взгляд автора является то, что в книге сохранена последовательность и хронология событий, представлены документы (выдержки из приказов, докладов, служебных записок и прочее) и фото как демонстрация городского и промышленного развития. Ведь Иркутск представлял из себя не самый стратегически важный город, находясь в глубоком тылу и с населением чуть больше 240 тыс. чел. Однако по ряду показателей, в том числе по развитию промышленной инфраструктуры, Иркутск занимали важное положение. На начало войны в городе действовали не менее 20 мелких, средних и крупных предприятий. Но львиную долю промышленной продукции давали два тогдашних гиганта — завод тяжелого машиностроения имени Куйбышева (ИЗТМ) и Иркутский авиационный завод (ИАЗ). Авиазавод с началом войны наладил выпуск двух моделей боевых самолетов для фронта: пикирующий бомбардировщик Пе-2 и дальний истребитель Пе-3, а также дальние штурмовики Ил-4 и Ил-6. За годы войны с западной части страны в Иркутск была перевезена часть производственных мощностей, в их числе, авиационный завод имени Менжинского, вошедший в состав ИАЗа. [1; 2] Принимая в качестве источника информации книгу Аксенова автором проведено исследование комплекса объектов недвижимого имущества в составе Иркутского авиационного завода и прилегающих территорий, их значимость, процессах перемещения, объединения объектов и управления ими.

Следуя законам логики следует дать определение «промышленной инфраструктуры» в формате определений Большой советской энциклопедии. Итак, в ней предложено определение территориально-производственного комплекса «(Т.-п. к.): «Т.-п. к., являясь частью хозяйства экономического района (подрайона), представляют собой совокупность взаимосвязанных промышленных и с.-х. предприятий, формируются на определенной территории (не всегда в границах существующих административно-территориальных единиц), активно участвуют в общей системе территориального разделения труда.»¹ Впервые определение ТПК в работах об экономическом районировании было дано Н.Н. Колосовским². В современном же научном сообществе чаще употребляется определение «промышленный парк» [3]. Иркутский поселок авиастроителей действительно являлся и является по сей день совокупностью промышленных предприятий вблизи транспортных артерий — Трасибирской магистрали и реки Ангары, с примыкающей социальной и жилищной инфраструктурой и с сельхозугодиями.

Автором проведено исследование развития поселка по первому тому произведения Аксенова С.Н. Так, повествование начинается с момента открытия завода, которое состоялось 24.08.1934 г. Площадка под завод № 125 (по принятому Постановлению ЦК ВКП (б) начала 1932 г. с указанием номера завода и предварительной даты ввода — 01.01.1933 г.) была выбрана комиссией севернее железнодоро-

¹ Большая советская энциклопедия : в 30 т. 3-е изд.. М. : Совет. энцикл., 1969-1986. ил., карт.

² Николай Николаевич Колосовский и его учение о территориально-промышленных комплексах / Агентство «ВЭП». URL: <http://champ.proftest.ru/2020/kolosovsk.pdf>.

рожной станции Иннокентьевская, с юго-востока непосредственно примыкающей к железнодорожному поселку. В северной части стройплощадки по берегу Ангары проходил Московский тракт и размещался городской аэродром в поселке Боково. Уже в первый год строительства была запланирована и выполнена инфраструктура завода, а именно: строительство главного корпуса, кузница-литейная, механическая мастерская, резервуары для воды, мастерская тары, железнодорожная ветка, раскроечная, 5 складов, сушилка, водопровод, проходная контора, а также было запланировано жилищное строительство домов и бараков.

К началу 40-х гг. непрерывно проводилось строительство новых цехов и реконструкция старых, инфраструктура завода и прилегающих территорий была уже настолько серьезной, что руководством завода было принято решение о строительстве Центральной электрической станции (ЦЭС). Строительство станции шло активно, основные здания и сооружения были готовы к июню 1941 г., но оборудование, заказанное в Германии, не поступило. Пуск ЦЭС был осуществлен только в военную пору. Общая численность рабочих к этому времени составляло 8 170 чел., численность работников УКСа — 330; также стоит отметить, что ежедневно на стройку поставлялись люди с исправительно-трудовой колонии, находящейся на территории поселка, от 120 до 700 чел. План 1940 г. был выполнен: по товарной продукции — на 107,1 %, по валовой — на 113 %. В строевые части ВВС тогда было отправлено 375 самолетов. Заводу была вручена Почетная грамота и денежная премия в размере 75 000 р. Подробная характеристика отражает состояние дел на заводе в предвоенный период. К 01.01.1941 г. инфраструктура ИАЗа и прилегающих территорий разрасталась и включала промышленные, жилищные и социальные объекты. На странице 130 первой книги С.Н. Аксенова имеется план поселка на 1940 г.

Таблица 1

*Инфраструктура поселка авиастроителей к 01.01.1941 г.**

Наименование	Инфраструктура
Проходная контора	Дирекция, административно-хозяйственный отдел (АХО), отдел № 3 (ВОХР), бюро пропусков, телефонная станция, отдел № 5 (плановый), отдел № 7 (снабжения)
Сборочный корпус	Цех окончательной сборки № 7, цех предварительной сборки № 22
Главный корпус № 1	Цеха: механический № 1, слесарно-сварочный № 2, бако-медницкий № 3, детально-сборочный № 4, цех № 6 (сборка лонжеронов крыльев и оперения), цех покрытий № 8, заготовительно-штамповочный цех № 14, цех нормалей № 20, плазово-шаблонный № 25; кабинеты главного инженера и старшего военпреда; планово-диспетчерский отдел № 4, конструкторский № 6, отдел труда и заработной платы № 8, бюро технического планирования при отделе № 12, отдел технического контроля (ОТК) № 15, центральная измерительная лаборатория (ЦИЛ), бюро техники безопасности, бюро изобретений и технической информации (БРИЗТИ); контрольно-проверочный пункт
Корпус № 2	Цеха: ремонтно-строительный № 10, шасси-рамный № 17, ремонтно-монтажный № 23, слесарно-сварочных агрегатов № 37; центральный инструментальный склад (ЦИС). Отделы: главного механика (№ 9), конструкторский отдел приспособлений (КОПР) № 18, конструкторско-инструментальный (КОИН) № 11. Контрольно-проверочный пункт
Корпус № 22	Цеха: бако-протекторный № 19, инструментальный № 9. Специальный отдел № 1
Раскроечный корпус	Цех № 18
Кислородная станция	Станция, лаборатория отдела № 15

Окончание табл. 1

Наименование	Инфраструктура
Аэродром, летно-испытательная станция (ЛИС)	Ангары, помещения для бортмехаников и летного состава, гараж на 10 спецавтомашин, временное бензохранилище, аккумуляторная. ЛИС оборудован взлетно-посадочной полосой, наладочными площадками и рулежными дорожками, тиром, девиационным кругом
Дизельная № 1	Электроцех № 12, конструкторский отдел № 19
Дизельная № 2	Карбидно-кальциевый цех № 32
Котельная	Котельный цех № 13
Кузница-литейная	Кузнечный цех № 21, компрессорная цеха № 13
Мастерская тары	Деревообрабатывающий цех № 11, сушилка и столярная мастерская
Пилорама	Пилорама
Центральный материальный склад отдела № 7	Склады
Транспортный отдел № 23	Гараж на 78 а/м, конюшня на 180 лошадей
Железнодорожный цех № 30	Сарай для хранения мотовозов, пристройка для персонала
Управление капитального строительства (УКС)	Лесоучасток, лесозавод с пилорамой, деревоотделочный цех, центральный бетонный завод, карьер по добыче песка и гравия, кирпичный завод, цех металлоконструкций и сантехнических работ
Жилой фонд	22 кирпичных дома, 49 рубленых и 9 шлакобетонных, 60 каркасно-засыпных барakov общей площадью 58 300 кв.м. Частный сектор располагал 295 домами с приусадебными постройками и земельными участками. Общежития № 6 и № 7
Социальная инфраструктура	Фабрика-кухня, поликлиника, клуб, школы № 43 и № 4, детсады № 50 и № 32, баня, котельная жилзоны, пионерский лагерь «Сталинец» на берегу реки Китоя и дом отдыха в Стекланке
Подсобные хозяйства	«Максимовское» (1 600 га пахотных земель и домашний скот), «Труженник» (1250 га земель и скот) и пригородное хозяйство «Большевик» (1480 га земли и скот)

* Составлена автором по данным [1].

После объявления войны 22 июня 1941 г. завод быстро перестраивается на военный лад — увеличивается рабочий день до 10–12 ч, ужесточается дисциплина, усиливается дежурство и охрана, повышается внимание к экономии и сохранности имущества и расходных материалов, привлекается труд подростков 1925–1927 гг. рождения. Также для успешного выполнения производственного плана по выпуску самолетов ПЕ-2 за заводом закрепляется Государственный авторемонтный завод № 104 (ГАРЗ № 104) в качестве объекта № 4 с численностью работников — 1 828 чел. на момент 01 июля 1941 г. Авторемонтный завод находился в двух километрах от авиазавода и занимал 316,5 га земли, из них 16,5 га были заняты производственными объектами (56 отдельных зданий и сооружений), все остальное было занято под жилой участок. В 300 метрах от главного корпуса завода был расположен действующий кирпичный завод Ленпромартели. Завод связан с жд веткой со станцией Иркутск-2. Главной задачей завода был ремонт техники и только за 40-й год в цехах завода было отремонтировано: 901 автомобиль ЗИС-5, ГАЗ-АА, 94 танка, 28 моторов к ним, 17 забортных двигателей для инженерных войск. [1, с. 158] Инфраструктура ГАРЗа № 104 состояла из промышленных, транспортных и других объектов.

Итак, производственные мощности авторемонтного завода осваиваются силами созданной для этого комиссии по организации и рациональному размещению цехов на двух территориях, строится железнодорожная ветка между двумя за-

Таблица 2

Инфраструктура ГАРЗа № 104 в период присоединения к ИАЗу*

Наименование	Инфраструктура
Главный корпус	Цеха: механический № 1, инструментальный № 2, литейный № 3, термо-сварочный № 4, кузнечный № 5, гальванический № 6, цех № 7 — электрооборудование машин, сварочный № 9, демонтажно-комплектовочный № 10, сборочный № 11 (боевых машин), сборочный № 13 (моторов). Службы главного механика: ремонтно-механический цех № 12, ремонтно-строительный; конструкторское бюро и плановая группа. Администрация завода и службы
Отдел главного энергетика	ТЭС, бюро по расширению второй очереди ТЭС, теплоцех (в его ведении находились отопительная котельная завода и компрессорная, пожарная-насосная), электроремонтный цех (телефонная станция, аккумуляторная, охранная сигнализация, электрочасовая установка, пожарные извещатели)
Транспортное отделение	80 единиц грузового и легкового автотранспорта, 1 паровоз, 2 мотовоза, 15 двухосных платформ. Конный парк 63 лошади
Жилищно-бытовой фонд	68 жилых дома и 6 бараков, столовая, детские ясли, детский сад на 175 детей, клуб на 600 человек, овощехранилище на 240 т овощей, баня с пропускной способностью 110 чел/час
Социальная инфраструктура	Пионерский лагерь на 300 детей, заводской дом отдыха на территории лагеря
Подсобное хозяйство	103 ГА земли в районе села Зуй, скот

* Составлена автором по данным [1].

водами. Усиливается порядок охраны по периметру и аэродром и определяется порядком охраны на период военного времени соответствующими приказами от 05.10.1941 г. и 10.07.1941 г.

Стоит отметить, в то время Улан-Удэнский агрегатно-сборочного завод № 99 был подчинен Иркутскому 125 заводу и находился на правах филиала, поставляя в Иркутск комплектующие. Такое слияние трех заводов для объединения мощностей — ИАЗа, Авторемонтного и Улан-Удэнского позволило «обеспечить выпуск пяти машин в сутки уже к концу 1941 года! Это был большой успех трудового коллектива.» [1, с.162]

Из-за постоянно возрастающих потребностей фронта в 1941 г. ставятся новые задачи и бюро Иркутского обкома ВКП(б) принимается решение о дополнительной реконструкции завода № 125, также о строительстве бетонной взлетно-посадочной полосы длиной 1 200 и шириной 70 м. Запланированное строительство объектов социальной инфраструктуры в те годы естественно откладывается или пролонгируется, так как на первое место по приоритетам выходит производство для нужд армии: помимо самолетов организовано производство 82-мм мин, танкоремонтных баз на автомашинах ЗИС и др. Плюс происходит эвакуация, «перенос», мощностей московского дважды орденоносного авиазавода № 39 имени Менжинского в Иркутск, за счет чего увеличивается объемы оборудования, расширяются цеха, строятся новые жилые дома и «уплотняется» текущий жилой фонд за счет вновь прибывших кадров. Массовая эвакуация мощностей порядка 80 предприятий в то время с западной, оккупированной, части страны в тыл и развертывание там в кратчайшие сроки новой промышленной базы порядка 50 предприятий явилась небывалым до сих пор в мире опытом [4; 5].

И вот уже на основании приказа от 8 декабря 1941 г. это было уже одно предприятие, которое объединяло два завода и называлось «Дважды орденоносный ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени авиационный завод

№ 39 Народного Комиссариата Авиационной промышленности СССР». Став самым крупным предприятием Иркутской области, завод давал до 70 % объемов производства всей региональной оборонной промышленности. Общее количество работающих человек на предприятии к декабрю 1941 г. достигло 16 879 чел.; за счет такого количества расширилась и сеть заводских столовых. Столовые № 1 и № 2 размещались на территории авиазавода, № 3 и № 4 — на территории авторемонтного завода, при ремесленном училище завода — № 5, при ФЗО 4 объекта — № 6. В целом для размещения вновь прибывающих из Москвы кадров и создания им нормальных бытовых условий была создана чрезвычайная тройка (из руководящего состава завода). Принимается комплекс мер: под производственный корпус прибывшего завода было передано строящееся на территории здание ремесленного училища № 2; для удобства передвижения между Иркутском Главным и Иркутском II был изменен график движения пригородных поездов; проведена структурная реорганизация производства. Для учета и приемки прибывающего имущества с московского завода также была создана комиссия, прием и монтаж оборудования выполнял коллектив отдела главного механика. В книге Аксенова на странице 170 имеется документ, отражающий сведения о прибытии эшелонов от 17 ноября 1941 г., фиксирующий количество вагонов, оборудования, станков и людей. Следом за заводом эвакуировался и Московский авиационный техникум. В декабре выходит приказ о зачислении московских студентов в состав Иркутского авиатехникума. Оборудование, кабинеты, лаборатории, большая библиотека, наглядные и учебные пособия, привезенные Московским авиатехникумом, значительно укрепили материальное обеспечение учебного процесса. Техникум тогда был уже перевезен в здание клуба танкоремонтного завода в Иркутск, так как здание на Ленина было передано эвакуированному в Иркутск из Краматорска патронному заводу № 54. Первые занятия в техникуме начались 17 сентября 1941 г.

Планы по производству боевых самолетов увеличиваются в кратных размерах при сокращении затрат на их выпуск. Так, «по данным аналитиков Госплана, по ряду важнейших видов продукции с переходом на массовое производство себестоимость единицы изделия (прежде всего новых видов самолетов, танков, вооружения) снизилась в 2–3 раза» [4]. За весь 1942 г. завод должен был выпустить 1 720 самолетов ПЕ-2 и 121 — ПЕ-3бис, что означало десятикратное увеличение. И это было на фоне сорванного плана по выпуску за 1941 г., когда причиной явилась невозможность отправлять самолеты в Москву железнодорожным транспортом, вследствие чего 02.12.1941 года в адрес директора завода была отправлена грозная телеграмма от И.И. Сталина. Итак, перед руководством стоят серьезные задачи: наращивается численность рабочих, происходит расширение и реконструкция цехов, принимаются различные меры для повышения производительности, в том числе начальнику УКСа «до 01.07.1942 г. необходимо закончить:

- расширение сборочного корпуса;
- доделку цеха № 50 со всеми прилегающими бытовками;
- строительства цеха № 27;
- строительство корпуса цеха № 19,
- строительство ацетиленовой станции на объекте,
- устранить строительные недоделки нового ангара в цехе № 16;
- устранить недоделки по железнодорожной ветке: завод — объект,
- построить два дополнительных тира на аэродроме,
- обеспечить пуск одной турбины строящейся заводской ЦЭС,
- заложить первую очередь строительства ВПП.» [1, с. 178]

Для массового производства мин (изделия «82») создается цех № 100, в цехах завода № 39 производят строительство комплектующих для танков БТ-5 и Т-26

(для танковой колонны «Иркутский комсомолец» по совместной инициативе комсомольцев завода им.Куйбышева), подвижные ремонтные базы ПРБ-54 и ПРБ-55, которые осуществляли ремонт бронетехники.

В марте 1942 г. Наркомавиапромом начинается организация самолетостроительного завода № 81 на месте эвакуированного 39 в Москве. Из-за этого начинается отток оборудования, кадров с эвакуированного завода; одновременно для пополнения квалифицированной рабочей силы в Иркутске открывается ремесленное училище. Продовольственная проблема решается организацией отделов рабочего снабжения (ОРСов). Также весной того года на повестке встает вопрос о «подготовке летного поля к весенней распутице и строительству постоянной взлетно-посадочной полосы (ВПП) [1, с. 198–199]. Мероприятия по улучшению инфраструктуры проводились безостановочно, что позволяло строить и воплощать все новые амбициозные планы: происходит слияние, смена назначения цехов и отделов, а порой полная ликвидация либо создание новых элементов инфраструктуры.

Уже осенью 1942 г. завод перестраивается на производство новых машин: на основании приказа НКАП А.И. Шахурина за № 589с о прекращении производства самолетов ПЕ-2 и ПЕ-3бис. Вместо них запускается выпуск самолетов ИЛ-4 с моторами М-88 конструктора С.В. Ильюшина. Заводу устанавливается следующий план по производству новых самолетов:

- в октябре — 2 машины;
- в ноябре — 10 машин;
- в декабре — 25 машин. [1, с. 206]

Но на фоне таких планов происходит и срывы поставленных задач: срыв сроков пуска в эксплуатацию ЦЭС, шахтной печи, ВПП, расширение сборочного цеха. Новой сложностью, связанной с присвоением Улан-Удэнскому авиазаводу № 99 самостоятельного статуса, является передача с Иркутского завода части оборудования по спецификации 99 завода. В Улан-Удэ запускается производство самолетов ЛаГГ — 5 [1, с. 210]

В феврале 1943 г. наконец-то происходит запуск ЦЭС, имеющей следующие подразделения: турбинный цех, электроцех, лаборатория контрольно-измерительных приборов, химическая лаборатория. Отдел главного энергетика станции имеет в своем составе: отдел главного энергетика, два электроцеха, два теплоцеха, теплостанция (ТЭС), газовое хозяйство, цех связи, дизельную станцию и мазутное хозяйство. В книге Аксенова на странице № 216 даже представлены архивные фотографии ЦЭС. За счет запуска и работы ЦЭС бесперебойно работают цеха, завод помимо выпуска самолетов продолжается изготовление 82-мм мин, из отходов производства налажен выпуск предметов широкого потребления (ширпотреба). Социальная инфраструктура и жилищное строительство не сбавляют темпов роста: открывается вечерняя школа № 69 и пионерский лагерь «Сталинец»; для нормальных условий детей подростков, работающих на заводе, организуется интернат на 125 человек [1, с. 227]. В апреле 1943 г. в соответствии с Постановлением СНК СССР был принят в состав завода Усольский завод жидкого топлива (как объект № 5), который курирует отдел топлива и масел Иркутского завода.

Важно отметить, что «в сентябре 1943 г. завод № 39 НКАП получил новое задание: не сворачивая объемов выпуска ИЛ-4, организовать серийное производство самолета ЕР-2. Это вновь потребовало коренной перестройки, технологии производства. Серийный выпуск двух типов боевых машин затруднялся из-за сложности перехода на поточное производство, так как на имевшихся производственных площадях с большим трудом проводилась сборка машин стендовым способом. В сборочном цехе одновременно помещалось всего 7 самолетов ЕР-2 и 6 ИЛ-4.» [2, с. 269]. Но успехами производственного процесса стало то, что поточные линии

все-таки позволил снизить трудоемкость деталей на 34,3 %; путь прохождения деталей уменьшился на 66,2 %; уменьшилось и количество рабочих на этих участках (на 100 чел.). Внедрение в цехах стендово-конвейерных линий позволило сократить монтажные работы на 35,5 %. Установлен новый план по выпуску самолетов ЕР-2: в декабре — 2 самолета, в январе 1944 г. — 5, в феврале — 10, в марте — 25, и далее по 2 самолета в день. [1, с. 235]. К маю 1944 г. «главный конструктор В.Г. Ермолаев должен был спроектировать на базе серийного самолета ЕР-2 пассажирский вариант». Итак, после получения чертежей, директором завода В.И. Абрамовым устанавливается план по изготовлению четырех самолетов ЕР-2-ОН к 01.09.1944 г. [1, с. 268].

Помимо данных хода производственного процесса и показателей завода в книге Аксенова имеются фотографии самолетов, фото работников завода с приложенной биографией, кадровыми документами, тексты Постановлений, производственных заданий и прочее. Так, например, на странице 269 книги представлен ряд мер на основании производственного задания по выпуску мощностями 39 завода НКАП пяти самолетов ЕР-2 в сутки, таких как:

«а) провести в течение 1944–1945 гг. необходимые строительные работы по расширению сборочного цеха завода, с вводом его в эксплуатацию к 1 июля 1945 г.;

б) наряду с расширением сборочного цеха за этот же период построить и ввести в эксплуатацию в цехе №16:

– новый ангар, здание ЛИСа;

в) построить и ввести в эксплуатацию к 1 января 1946 г.:

– тир на два самолета;

– боксы для отработки систем самолета;

– гараж на аэродроме на 20 автомашин;

– закончить строительство бетонной взлетно-посадочной полосы...

..Этим же постановлением предусматривалось прекращение выпуска с августа 1944 г. самолетов ИЛ-4.» [1, с. 269]

Также на страницах книги описаны повестки совещаний и перечень лиц, принимавших в них участие. Так, на странице 288 описан ряд вопросов, включенных в повестку технического совещания от 15.02.1945 г., в том числе, о реконструкции и увеличения главного корпуса на длину 324 м, с пролетом 32 м. В итоге специалистами были оперативно подготовлены расчеты, но к строительству приступили только в 50-е гг. После окончания войны завод постепенно перешел на режим мирного времени, в том числе была произведена реорганизация ряда цехов и служб.

По данным российского государственного архива экономики, в строевые части ВВС Иркутским авиастроительным заводом за годы войны было отправлено более двух тысяч боевых машин, в том числе: 730 пикирующих бомбардировщиков Пе-2, 134 дальних истребителя Пе-3бис, 919 тяжелых бомбардировщиков Ил-4, 391 дальний бомбардировщик Ер-2, четыре самолета особого назначения Ер-2ОН. Также на фронт была отправлена и другая техника, изготовленная на заводе: в течение всей войны завод ежемесячно выпускал до 25 тыс. корпусов 82-миллиметровых пехотных мин. На средства, собранные иркутскими комсомольцами, заводская молодежь построила колонну из 12 танков, которая была отправлена на Северо-Западный фронт. Более 3-х тыс. заводчан были призваны на фронт.

Проводя анализ авиапромышленной отрасли страны во времена ВОВ, можно сослаться на данные Большой Советской Энциклопедии, тогда Советская авиационная промышленность произвела выпуск самолетов: 7900 в 1941 г., 22 800 в 1942 г., 35 000 в 1943 г., свыше 40 000 в 1944 г. и 20 900 за 1-ю половину 1945 г. В общей численности — свыше 86,6 тыс. машин. Увеличение производ-

ства за годы войны росло в разы — только за год в период между декабрем 1941 г. и декабрем 1942 г. число самолетов увеличилось в 3,3 раза, авиамооторов — в 5,4 раза³. Безусловно таких показателей и такого уровня мощностей советская авиастроительная отрасль достигла из-за верного решения руководства о территориальном размещении промышленности в восточных регионах страны, применившего схему быстрого налаживания авиационного производства на базе уже построенных заводов. Решения принимались Государственным комитетом обороны (ГКО). На сайте архива экономики существует ряд рассекреченных документов, в том числе Письмо заместителя Председателя Совета по эвакуации Н.М. Шверника заместителю Председателя Госплана СССР Г.П. Косяченко о направлении в Госплан СССР утвержденного списка эвакуируемых предприятий с приложением на 385 листах от 30.08.1941 г.⁴ Рассекреченные документы, находящиеся на хранении в РГАЭ и других федеральных архивах, свидетельствуют о том, что всего полностью или частично в восточные регионы страны было эвакуировано около 3 000 промышленных предприятий, причем в течение первых трех месяцев войны — 1 360 крупных предприятий, а всего с начала войны до декабря 1941 г. — 2 593 предприятий. На сайте архива размещен Приказ № 1053сс Наркома авиационной промышленности СССР А.И. Шахурина «Об эвакуации заводов НКАП».⁵ Также архивы экономики содержат сведения о вновь построенных предприятиях, о количестве эвакуированных рабочих, о ходе восстановления предприятий и другие. Факт создания комиссии по составлению истории обороны Москвы в декабре 1941 г. свидетельствует и о своевременно принятых решениях по сохранению и архивированию ценных документов в кризисное для страны время [6].

Почти все военное производство СССР того времени создавало новые «центры притяжения», находясь в безопасности вдалеке от Москвы: так 75–80 % от всего выпуска авиационной техники в СССР приходилось на районы Поволжья, Урала, Сибири и Дальнего Востока. Данный факт говорит о формировании промышленной инфраструктуры в перечисленных районах. Из Москвы и Воронежа тогда были эвакуированы авиазаводы в г. Куйбышев (Самару), также московские авиазаводы «перехали» в Иркутск, Омск, Новосибирск, помимо них авиазаводы, агрегатостроительные, приборостроительные предприятия, предприятия систем вооружения были вывезены из Ленинграда (Санкт-Петербурга), Киева, из Запорожья и других районов и городов [7–10]. С уверенностью можно сказать, что в тех условиях и с высокими темпами формировалась промышленная инфраструктура сибирских городов, в том числе Иркутска-II. Инфраструктура поселка авиастроителей в годы войны нарастила мощности невероятно быстро и была сосредоточена вокруг производства, обрастая все новыми цехами, транспортными артериями, объектами жилого и социального назначения и другим. Поселок переживал тогда «бум» индустриализации в контексте получения новых технологий, квалифицированных кадров из Москвы, расширения производственных мощностей из-за объединения заводов. [11] Плюс этому сопутствовали такие факторы, как: плановый характер экономики, близость Транссибирской магистрали, наличие водных и других ресурсов, кадровый потенциал «с сибирским характером», чей титанический труд увенчался победой. Коллектив завода неоспоримо внес свой вклад в Победу, работая под лозунгом «Все для фронта, все для победы».

Следует отметить, что перестройка управления оборонной промышленностью началась еще до войны. В 1939 г. (по Указу Президиума Верховного Совета СССР от 01.01.1939 г.) Народный комиссариат (Наркомат) оборонной промышленности

³ РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 41. Д. 239. Л. 30.

⁴ РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 93. Д. 266. Л. 1, 2, 2 об., 3.

⁵ РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 591. Л. 7, 11, 12.

СССР был разделен на четыре наркомата: Наркомат авиационной промышленности СССР, вооружений СССР, боеприпасов СССР и Наркомат судостроительной промышленности СССР. Поэтому можно утверждать, что управленческий состав, так называемая «верхушка» оборонной промышленности представляла из себя лидеров, принимающих решения в условиях военного времени и часть квалифицированных кадров в те годы была направлена и в Иркутск, как говорили «на места». Грамотные руководители Иркутского завода сумели организовать производственные процессы так, что предприятие обеспечивало фронт боевыми легендарными «пешками» и другими боевыми самолетами на высоком уровне, став центром притяжения большого количества людей. Это свидетельствует о том, что авиастроительная отрасль в составе оборонной промышленности обладала мощным потенциалом по разным показателям и стала в итоге инфраструктурно-образующей отраслью Иркутска и области.

Список использованной литературы

1. Аксенов С.Н. Иркутский авиационный завод. История становления 1932-1956 : хроникально-документальная история ИАЗ / С.Н. Аксенов. — Иркутск : ИРКУТ, 2009. — 736 с.
2. Шевченко В.Н. Вклад промышленности Сибири в укрепление обороноспособности страны в годы Великой Отечественной войны / В.Н. Шевченко. — EDN MVGNRF // Известия Алтайского государственного университета. — 2009. — № 4-3. — С. 263–270.
3. Буренков А.В. Развитие промышленной инфраструктуры Российской Федерации: факторы активизации инвестиционных процессов / А.В. Буренкова, А.В. Тодовьянская. — EDN DFATEY // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. — 2022. — № 6. — С. 144–149.
4. Быстрова И.В. Перестройка промышленности в СССР в 1941-1945 гг.: опыт военной мобилизации / И.В. Быстрова. — EDN XQGXNZ // Новые исторические перспективы: от Балтики до Тихого океана. — 2018. — № 1 (10). — С. 78–95.
5. Калашников И.А. Война: 1941-1945. [сборник документов]. М.: архив Президента РФ, 2010. 512 с. (Вестник Архива Президента Российской Федерации / шеф-ред. Сергей Кудряшов) / И.А. Калашников. — EDN OOPRMH // Пространство и время. — 2010. — № 2. — С. 226а–230.
6. Мухин М.Ю. Советская авиапромышленность в годы Великой Отечественной войны / М.Ю. Мухин. — Москва : Вече, 2011. — 195 с.
7. Мунчаев Ш.М. Начало Великой Отечественной войны и перестройка народного хозяйства страны на военный лад / Ш.М. Мунчаева, Г.П. Журавлева. — EDN VNUFWN // Вестник Международного института экономики и права. — 2015. — № 4 (21). — С. 93–110.
8. Шумилов В.Н. Ретроспективный анализ стратегии размещения отечественного авиастроения в начальный период второй мировой войны / В.Н. Шумилов. — EDN WAKEUX // Интерэкспо Гео-Сибирь. — 2016. — Т. 6, № 1. — С. 174–185.
9. Мухин М.Ю. Эвакуация авиапромышленности в 1941 г. / М.Ю. Мухин. — EDN RBQKLB // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. — 2012. — № 3. — С. 86–98.
10. Федосов Е.А. Авиационная промышленность / Е.А. Федосов. — EDN NZFPQF // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. — 2011. — № 2 (123). — С. 21–34.
11. Хвоцевский Г.И. Страницы истории Иркутского авиационного завода / Г.И. Хвоцевский. — EDN JUVBPD // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. — 2008. — № 4. — С. 154–160.

References

1. Aksenov S.N. *Irkutsk Aviation Plant. History of Formation 1932–1956*. Irkutsk, IRKUT Publ., 2009. 736 p.
2. Shevchenko V.N. Contribution of the Siberian Industry in Defense Potential of the Country during the Great Patriotic War. *Izvestiya Altaiskogo Gosudarstvennogo Universiteta = Izvestiya of Altai State University*, 2009, no. 4-3, pp. 263–270. (In Russian). EDN: MVGNRF.

3. Burenkov A.V., Todovyanskaya A.V. Infrastructure Development in Russia: Key Principals of Qualified Infrastructure Investments. *Izvestie Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta = Izvestiya of Saint Petersburg State University of Economics*, 2022, no. 6, pp. 144–149. (In Russian). EDN: DFATEY.

4. Bystrova I.V. Industrial Restructuring in the USSR in 1941–1945: The Experience of Military Mobilization. *Novye istoricheskie perspektivy: ot Baltiki do Tikhogo okeana = New Historical Perspectives: From the Baltic to the Pacific Ocean*, 2018, no. 1, pp. 78–95. (In Russian). EDN: XQGXNZ.

5. Kalashnikov I.A. Review of the "Herald of the Archive of President of the Russian Federation. Collection of Documents. War 1941–1945." Moscow, 2010. *Prostranstvo i vremya = Space and Time*, 2010, no. 2, pp. 226f–230. (In Russian). EDN: OOPRMH.

6. Mukhin M.Yu. *Soviet Aviation Industry During the Great Patriotic War*. Moscow, Vechepubl., 2011. 195 p.

7. Munchaev Sh.M., Zhuravleva G.P. Beginning of the Great Patriotic War and Rebuilding the Country's Economy on a War Footing. *Vestnik Mezhdunarodnogo instituta ekonomiki i prava = The Herald of the International Institute of Economic and Law*, 2015, no. 4, pp. 93–110. (In Russian). EDN: VNUFWN.


8. Shumilov V.N. The Retrospective Analysis of Strategy of Placement of Domestic Aircraft Industry in the Initial Stage of World War II. *Interesko Geo-Sibir' = Interexpo GEO-Siberia*, 2016, vol. 6, no. 1, pp. 174–185. (In Russian). EDN: WAKEUX.

9. Mukhin M.Yu. Aircraft Industry Evacuation in 1941. *Vestnik Rossiiskogo Universiteta Druzhby Narodov. Seriya: Istoriya Rossii = RUDN Journal of Russian History*, 2012, no. 3, pp. 86–98. (In Russian). EDN: PBQKLB.


10. Fedosov E.A. Aviation industry. *Nauchno-tekhnicheskie vedomosti Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo politekhnicheskogo universiteta = St. Petersburg State Polytechnical University Journal*, 2011, no. 2, pp. 21–34. (In Russian). EDN: NZFPQF.

11. Khvoshchevskii G.I. Pages of the History of Irkutsk Aviation Plant. *Sovremennye tekhnologii. Sistemnyi analiz. Modelirovanie = Modern Technologies. System Analysis. Modeling*, 2008, no. 4, pp. 154–160. (In Russian). EDN: JUVBPD.

Информация об авторе

Черепанова Мария Сергеевна — аспирант, кафедра экономики предприятий и предпринимательской деятельности, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, cheremaha@yandex.ru,  <https://orcid.org/0009-0005-6184-4308>, SPIN-код: 1284-3798, AuthorID РИНЦ: 1220860.

Author

Maria S. Cherepanova — PhD Student, Department of Enterprise Economics and Entrepreneurship, Baikal State University, Irkutsk, Russian Federation, cheremaha@yandex.ru,  <https://orcid.org/0009-0005-6184-4308>, SPIN-Code: 1284-3798, AuthorID RSCI: 1220860.

Для цитирования

Черепанова М.С. Ретроспективный анализ стратегии формирования промышленной инфраструктуры Иркутска-II в годы ВОВ / М.С. Черепанова. — DOI 10.17150/2411-6262.2023.14(4).1521-1531. — EDN BMPBCX // Baikal Research Journal. — 2023. — Т. 14, № 4. — С. 1521–1531.

For Citation

Cherepanova M.S. The Study of the Industrial Infrastructure of Irkutsk-II During World War II. *Baikal Research Journal*, 2023, vol. 14, no. 4, pp. 1521–1531. (In Russian). EDN: BMPBCX. DOI: 10.17150/2411-6262.2023.14(4).1521-1531.